



Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Comfort+ ALLGRIP

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (95 kW / 129 PS)

Schon seit 1979 bietet Suzuki in Deutschland kleine Geländewagen an, beginnend mit dem legendären LJ80, von der Fangemeinde gern Eljot genannt. Dieses Auto legte den Grundstein, auf dem später der nicht minder beliebte Samurai fußte. Später trennte Suzuki das Angebot an kleinen und kompakten Geländewagen und bot neben dem rustikaleren Jimny den etwas nobleren Vitara an, der mittlerweile mehr SUV als Geländewagen ist. Ein Merkmal aber hat sich gehalten: Es gibt den Vitara mit Allradantrieb, was unter den vielen erhältlichen SUV in der Kleinwagen-Klasse sehr selten ist. Im aktuellen Vitara mit Allrad hängt sich die zweite Achse entweder bei Bedarf an oder man schaltet sie manuell zu - sogar sperren lässt sich der Allrad.

Seit 2021 gibt es nur noch eine Motorisierung: Suzuki hat den bekannten 1,4 Liter großen Turbobenziner mit einem Elektromotor kombiniert, der sich aus einem 48-Volt-System speist. Ein kleiner Akku mit nicht einmal 0,4 kWh Kapazität reicht aus, um den 10 kW leistenden Elektromotor zu versorgen und rekuperierte Bremsenergie zwischenspeichern. Zwar ist der Ecotest-Verbrauch mit 6,4 Litern Super auf 100 Kilometer für einen Kleinwagen nicht allzu niedrig, aber im Vergleich zum alten Motor mit einem Liter Hubraum ist der neue Antrieb sparsamer und stärker geworden.

Federn, Lenken und Bremsen kann der Vitara manierlich, ohne aber an die Besten der Klasse heranzureichen. Und hier ist der größte Haken des Testwagens: Er ist mit 31.200 Euro äußerst selbstbewusst eingepreist und reicht hier locker an die besten Kleinwagen-SUV heran. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, Ford Puma, Hyundai Kona, Kia Stonic, Mazda CX-3, Opel Mokka, Peugeot 2008, Renault Captur, Seat Arona, Skoda Kamiq, Toyota Yaris Cross, VW T-Cross.

+ gutes Platzangebot vorn und im Kofferraum, komfortables und sicheres Fahrwerk, viele Assistenzsysteme Serie

- Bedienung mit Schwächen, einfache Materialien, stolzer Listenpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

Familie **2,8**

Stadtverkehr **3,2**

60+ **Senioren** **3,0**

Langstrecke **3,2**

Transport **2,8**

Fahrspaß **2,8**

Preis/Leistung **2,5**

Ecotest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Insgesamt geht die Verarbeitung des Suzuki Vitara in Ordnung. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Fugen zwischen den Bauteilen verlaufen gleichmäßig. Die Seitenverkleidungen aus Kunststoff verzeihen den einen oder anderen kleinen Remppler. Die Türrahmen hat Suzuki aus mehreren Teilen zusammengesweißt, was unschöne Schweißnähte mit sich bringt; aufgrund der fehlenden Türrahmenverkleidungen sind diese auch gut zu sehen. Der Unterboden ist nur seitlich und damit rudimentär verkleidet, im vorderen und hinteren Bereich gibt es reichlich Optimierungspotenzial. Im Innenraum vertraut

3,0 Alltagstauglichkeit

Im Vitara können vier Erwachsene samt Gepäck gut unterkommen, die 494 kg Zuladung im Falle des Testwagens sind dafür mehr als ausreichend. Mit optionaler Anhängerkupplung darf der Japaner bis zu 1,5 Tonnen schwere Anhänger ziehen, vorausgesetzt sie verfügen über eine eigene Bremse; fehlt diese, sind nur magere 600 kg zulässig. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, damit steht üblicherweise auch einem Fahrradträger mit zwei Pedelecs nichts im Wege. Auf der außer beim Basismodell serienmäßigen Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,4 l pro 100 km kommt das kompakte SUV mit seinem 47 Liter Tank etwa 730 km weit.

3,2 Licht und Sicht

Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umgebenden Verkehr gut im Blick. Die Rundumsicht im japanischen SUV ist insgesamt zufriedenstellend: Mit Ausnahme der breiten D-Säule und der damit einhergehenden schlechten Sicht nach schräg hinten gibt es wenig Grund zu



Trotz der relativ breiten Dachsäulen bietet der Vitara eine akzeptable Sicht nach hinten.

man weitgehend auf harten Kunststoff - bei einem Preis von über 31.000 Euro könnte etwas mehr als nur die Oberseite des Armaturenbretts weich gestaltet sein. Auf schlechten Straßen entweicht der Einrichtung das eine oder andere leise Knarzen oder Knacken, die Verarbeitung könnte insgesamt etwas pe-nibler sein.

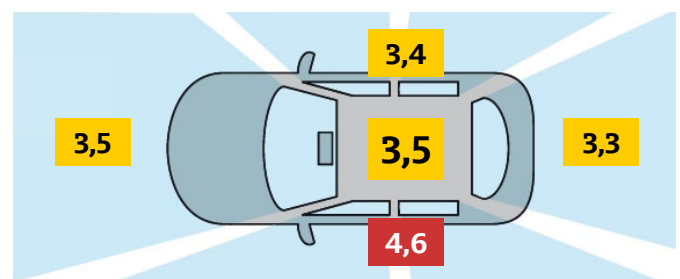
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre hier deutlich praktischer.

Mit seinen moderaten Außenmaßen von 4,17 m Länge und 2,02 m Breite eckt man im Großstadtdschungel nicht so schnell an, auch wenn der Wendekreis von 11,3 m noch etwas kleiner ausfallen könnte.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne liegt im Vitara nur ein Reifenreparaturset bei, welches sich unter dem Kofferraumboden befindet. Ist dieser voll beladen wird die Zugänglichkeit erschwert. Immerhin kann man über das Zubehör-Sortiment ein Notrad ordern, dann ist neben dem Bordwerkzeug auch ein Wagenheber mit dabei.

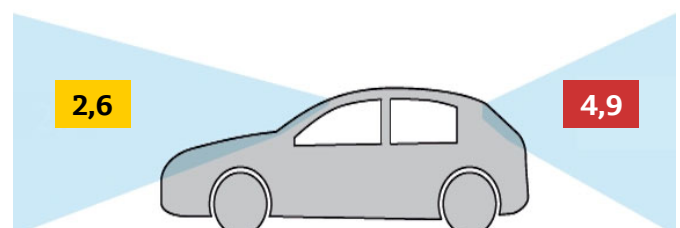
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



klagen. Der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer ist angemessen, nur oben rechts bleibt ein Teil der Scheibe unberührt.

Die LED-Scheinwerfer der höchsten Ausstattungslinie Comfort+ sind hell, aber nicht tadellos gleichmäßig in der Ausleuchtung. Rücklichter in LED-Technik sind serienmäßig, ebenso die Rückfahrkamera.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typischen erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz etwa 56 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) wie auch hinten recht einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Die Türrastungen sind ausreichend kräftig ausgelegt, sie können die leichten Türen auch an Steigungen gut offenhalten; allerdings gibt es nur zwei Rastungen vorn wie hinten. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen, der Fahrer muss aber ohne einen solchen Griff auskommen.

⊖ Das serienmäßige, schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich mit einem Reichweiterverlängerer überlisten. Weiterführende Informationen finden Sie unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 375 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 755 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.280 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 85 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

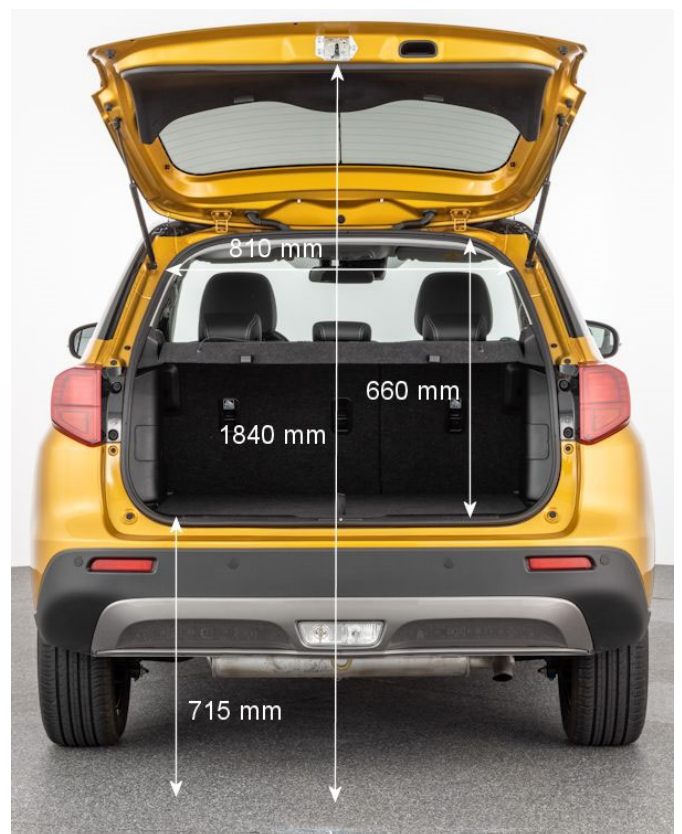
2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Etwa ab 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der geöffneten, aber nicht besonders hoch schwenkenden Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt etwa 72 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von etwa zwölf auf einen

⊖ Zwar sind die Außenspiegel recht groß, ein asphärischer Bereich fehlt jedoch bei beiden. Den Innenspiegel muss man bei Bedarf manuell abblenden. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es genauso wenig wie einen Fernlichtassistenten.



Mit 375 l Volumen bietet der Vitara ein größeres Gepäckabteil als viele Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse.



Über die große Kofferraumöffnung lässt sich der Vitara gut Beladen und Entladen. Allerdings ist die Ladekante mit ca. 72 cm etwas hoch geraten.

Zentimeter reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format, zudem steht eine 12-V-Steckdose zur Verfügung. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein weitgehend ebener Kofferraumboden.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine zusätzliche praktische Durchlademöglichkeit gibt es nicht. Die Lehnen kann man nur vom Fahrgastraum aus oben entriegeln, Hebel im Kofferraum dafür sind nicht verbaut. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man unbedingt auf die

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer Leuchte an der rechten Seite beleuchtet, sie kann bei Dunkelheit nicht für optimale Erhellung sorgen.

Gurte achten, um diese nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Zwei kleine Ablagen links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum. Ein Kofferraumtrenngitter ist im Suzuki-Zubehör erhältlich und in der Preisliste aufgeführt.

3,1 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Die Bedienung des Vitara kann man schnell erlernen. Zum einen gibt es nicht zu viele Einstellmöglichkeiten und Funktionen, zum anderen sind die Tasten bis auf wenige Ausnahmen sinnvoll platziert und nach Funktionen gruppiert. Die Tasten links unten am Armaturenbrett sind teilweise vom Lenkrad verdeckt, sie werden in der Regel aber nur selten benötigt. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der Monitor des Navigationssystems könnte noch etwas höher platziert sein, dann läge er noch besser im Blickfeld des Fahrers. Gleiches gilt für das Bedienteil der Klimaautomatik. Dieses ist aber übersichtlich und verständlich gestaltet. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet, es fehlen aber teilweise Illuminationen für die Fensterheber-schalter und die Knöpfe am Dachhimmel. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen Türen inklusive Kofferraum wird der Fahrer gewarnt - auf eine offene Motorhaube wird er leider nicht hingewiesen.

⊖ Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen. Am Infotainmentsystem kann man die Lautstärke nur umständlich über Sensortasten einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es rund um den Touchscreen leider überhaupt nicht.

3,4 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und DAB+ Empfang verbaut Suzuki im Comfort+ serienmäßig, ebenso ist ein USB-Anschluss dabei. Einen AUX-Anschluss gibt es nicht mehr. Auch das Navigationssystem ist serienmäßig. Den SD-Kartenschacht, in dem man die Kartendaten einlegt, kann man auch für SD-Karten nutzen, auf denen Audiodateien

Alle Fahrzeugeinstellungen müssen über einen sehr dünnen Dreh-Drückhebel erledigt werden, der wie der Taster für die Rückstellung des Kilometerzählers neben dem Kombiinstrument hervorsticht. Damit muss man sich durch klein beschriftete Menüs hangeln, die noch teils schlecht ins Deutsche übersetzt sind. Insgesamt sieht man deutlich, dass man über den Infotainment-Touchscreen nur Medien und Navigation steuern kann und das System nicht ins Fahrzeug an sich eingebunden ist. Das wirkt letztendlich wie eine Nachrüstlösung. Bei Konkurrenzmodellen kann man über groß dargestellte Menüs im Infotainment auch Fahrzeugfunktionen steuern, wie etwa die Assistenzsysteme.



Sowohl die Verarbeitung als auch die Bedienbarkeit wirken lieblos und können nicht vollends überzeugen. Hier bietet sich noch genügend Raum für Verbesserungen.

gespeichert sind. Handys lassen sich nach Bedarf auch über Apple CarPlay und Android Auto koppeln. Spezielle Online-Dienste bietet Suzuki nicht an.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich. Für die hinteren Passagiere gibt es weder einen USB- noch einen 12-V-Anschluss.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für über 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus.. Das Raumgefühl ist angenehm, auch wenn

die Innenbreite insgesamt gesehen nur durchschnittlich ist. Ein Panoramadach ist beim Comfort+ serienmäßig.

3,2 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht ganz so großzügig zu, für ein kompaktes SUV passt das aber trotzdem; die Beinfreiheit reicht für gut 1,85 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Einem angemessenen Raumgefühl auf der Rückbank steht also nichts im Wege, zudem reicht das serienmäßige Panoramadach bis zu den hinteren Sitzgelegenheiten.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen und zwischen den Sitzen; die vorderen Türfächer sind groß genug, um auch 1,5-l-Flaschen aufnehmen zu können. Die beiden Becherhalter vorne sind sehr simpel gestaltet und halten nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest.

Hinten stehen keine Becherhalter zur Verfügung, auch gibt es keine klassischen Türfächer, sondern nur große Flaschenhalter; diese können aber sogar große 1,5-l-Flaschen aufnehmen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

Das Handschuhfach ist recht klein und nicht abschließbar oder klimatisiert, aber zumindest beleuchtet.

⊖ Die Cupholder sind in einer festen Form, es kommen keine Kunststoffnasen für einen sicheren Halt der Flaschen zum Einsatz. Der Boden ist auch nicht rutschfest.

3,1 KOMFORT

2,8 Federung

Obwohl es für den Vitara nur ein Standard-Fahrwerk ohne elektronische Komponenten gibt, kann der Fahrkomfort überzeugen. Sein Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, es federt in den meisten Situationen manierlich und für die Insassen angenehm. Innerorts wie auch auf Landstraße oder Autobahn

werden Unebenheiten gut abgefedert und kommen Kanten nur gedämpft zu den Insassen durch. Wellige Fahrbahnen wie auch Einzelhindernisse bringen das japanische SUV nicht aus dem Konzept. Kopfsteinpflaster sorgt nur für leichte Vibrationen, auch das Dröhnen im Innenraum hält sich in Grenzen.

3,2 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten eher überschaubaren Seitenhalt, weil die Polsterung an den Seiten eher nachgiebig gestaltet ist. Beide Vordersitze verfügen unter anderem über eine SitzhöhenEinstellung - im preissensiblen Segment japanischer Fahrzeuge nicht selbstverständlich. Die Armauflagen sind nur in den vorderen Türen gepolstert, hinten leider hart und unangenehm. Die

Kopfstützen vorn wie hinten können in der Höhe eingestellt werden, der Abstand lässt sich nicht variieren. Die Mittelarmlehne vorn kann in der Länge eingestellt werden, hinten wird keine mittlere Lehne angeboten. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt, aber selbst Erwachsenen eine angemessene Oberschenkelauflage.

3,6 Innengeräusch

Die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche sind merklich, so dass sich im Testwagen bei konstanten 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 70,7 dB(A) ergibt. Zumindest bis Landstraßengeschwindigkeit kann man sich aber entspannt unterhalten.

Der Motor arbeitet meistens zurückhaltend im Hintergrund und fällt hauptsächlich unter 1.500 1/min in den höheren Gängen durch sein Brummen auf. Beim Ausdrehen klingt er kernig, ohne aber übertrieben zu Dröhnen.

3,2 Klimatisierung

Der Vitara in der getesteten Comfort+-Ausstattung besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist ebenso aufpreisfrei dabei. Auch abgedunkelte hintere Scheiben ab der B-Säule bringt das kompakte

SUV mit. Die Luftmenge aus den vorderen Düsen kann man nicht unabhängig von der Richtungseinstellung regulieren.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

Der 129 PS starke Turbobenziner sorgt für muntere Fahrleistungen. Unterstützt wird er dabei von einem 10 kW starken Elektromotor, der sich aus einem zusätzlichen 48-Volt-Netz bedient und 53 Nm beisteuert. Dies tut er nicht bei hohen, sondern bei niedrigen Drehzahlen, um das Turboloch des Benziners auszumergen. Unsere Elastizitätsmessungen zeigen, dass dies von einigem Erfolg gekrönt ist: Selbst im sechsten Gang braucht der

Vitara von 60 auf 100 km/h nur respektable 13,5 Sekunden. Dreht man die Gänge voll aus, erledigt der Japaner den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in zügigen 5,4 s, von 80 auf 120 km/h braucht er 7,7 s. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Suzuki nicht an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor ist unverkennbar ein Vierzylinder, das typische Kribbeln bekommt man über das Lenkrad mitgeteilt. Die Laufruhe gefällt insgesamt aber.

Die Leistungsentfaltung ist eine Freude, der kleine Motor war schon in älteren Modellen und vor seiner Hybridisierung hellwach und ist jetzt noch einen Tick spontaner im Antritt.

Unter 1.500 Touren noch etwas verhalten, zieht er den Vitara anschließend vehement voran, lediglich bei Drehzahlen über 4.000 Kurbelwellenumdrehungen hat er unter Vollast mitunter kleine Dellen im Drehzahlband - diese Drehzahlregionen benötigt man aber selten.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe bietet insgesamt moderat kurze Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. Zwar sind die Schaltwege nicht allzu kurz, aber man trifft die Gassen gut. Anfahren klappt gut, man kann die Kupplung fein genug dosieren und benötigt darüber hinaus keine übermäßige Konzentration für geschliffene Gangwechsel. Die Ganganschlüsse passen gut zu Motor und Fahrzeug, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den

Gängen. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 1.750 Touren. Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, ist ebenso an Bord wie ein gut funktionierendes Start-Stopp-System. Die Schaltempfehlungsanzeige könnte durchaus an prominenterer Stelle ihre Tipps geben. Nimmt man das Allradmodell, ist auch eine Bergabfahrhilfe dabei.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Auch dem Vitara hat Suzuki ein ausgewogenes und sicheres Fahrwerk verpasst, er fährt ordentlich gerade aus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum

aus der Ruhe bringen. Das kompakte SUV reagiert angemessen auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die

Lastwechselreaktionen in Grenzen, auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im üblichen Rahmen. Das problemlose Fahrverhalten zeigt der Japaner ebenso im ADAC Ausweichtest. Hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar. Die ESP-Eingriffe sind effektiv, das SUV lässt sich nicht wirklich aus dem Konzept bringen. Dank Allradantrieb hat die Traktionskontrolle nicht viel zu tun, der Vitara ist damit auch im Winter zuverlässig unterwegs.

3,2 Lenkung

Angesichts der ansonsten guten Abstimmungsleistungen fällt die Lenkung des Vitara deutlich ab - sehr schade. Die zivilen Suzuki-Varianten haben allgemein das Problem einer gefühllosen und nur mangelhaft zentrierenden Lenkung. Dass Suzuki es eigentlich besser machen könnte, zeigen die Sport-Versionen - beispielsweise lässt sich der Swift Sport deutlich verbindlicher und angenehmer lenken. Aber da hier im Test kein Sport-Vitara angetreten ist, vermittelt seine Lenkung wenig Gefühl und Rückmeldung von der Fahrbahn. Man kann zwar gut zielen, wie sich beispielsweise beim Ausweichtest zeigt. Jedoch bleibt die Zentrierung im Alltag zu gering, die Nulllage ist schwer zu erfüllen und gerade bei Geschwindigkeiten unterhalb von 100 km/h sollte das Lenkrad klarer in die Nullposition drehen. Die Direktheit der Übersetzung geht in Ordnung, von Anschlag zu Anschlag sind 2,9 Umdrehungen erforderlich.

3,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Vitara durchschnittlich 37,8 m - ein nur mäßiger Wert. Immerhin spricht die Bremse ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.

2,3 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Assistenzausstattung des Vitara in der Comfort+-Variante ist umfangreich, auch im Bereich der aktiven Sicherheit. Neben ESP bringt der Japaner einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarnung mit, der auch bei höheren Geschwindigkeiten noch warnt und autonom bremst. Ein Tempomat allein ist nicht verfügbar, die automatische Distanzregelung ACC ist jedoch serienmäßig an Bord. Ebenso bekommt man einen Geschwindigkeitsbegrenzer aufpreisfrei mitgeliefert. Der Spurhalte- sowie der Spurwechselassistent, die Verkehrszeichenerkennung und der Müdigkeitswarner ergänzen die umfangreiche Serienausstattung. Mit den Radarsensoren am Heck wird auch querender Verkehr überwacht, wenn man rückwärts fährt. Bei einer

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu

verdeutlichen, zusätzlich wird der Warnblinker aktiviert. Die Reifendrücke werden von Sensoren einzeln überwacht.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Suzuki Vitara 89 Prozent und damit fünf Sterne für gute Insassensicherheit (Test April 2015). Neben Front- und Seitenairbags vorne bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Knieairbag für den Fahrer mit. Die Kopfstützen vorn bieten Insassen bis 1,85 m guten Schutz, hinten immerhin noch für bis 1,75 m große Personen - allerdings ist hier der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass dieser bei größeren Menschen ebenso eine Abstützfunktion übernimmt. Insassen vorn werden aktiv

ermahnt, sich anzugurten; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und es ertönt eine Warnung, wenn sich jemand auf der Rückbank während der Fahrt abschnallt.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Auch an stabilen Verzurrösen mangelt es im Kofferraum des Suzukis. Die Kopfstütze des hinteren Mittelsitzes lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren beiden.

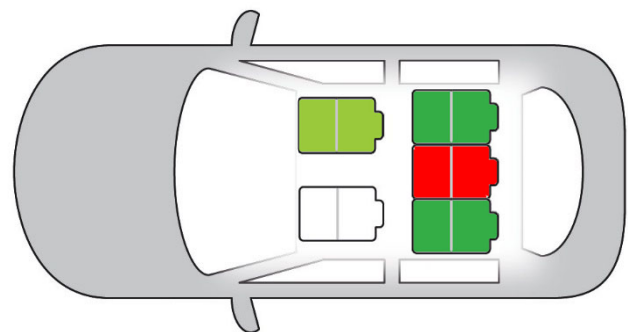
2,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 85 Prozent (Test April 2015). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang, die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Allerdings ist es aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht so einfach, alle Kindersitz-Modelle lagestabil zu befestigen. Auf dem Beifahrersitz gelingt das leichter, Isofix gibt es dort aber nicht. Die Airbags kann man deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken, haben darüber hinaus eine i-Size-Freigabe. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Drei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank verständlicherweise keinen Platz.

Herstellerangaben nicht für Kindersitze. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist über den kleinen Hebel zu leicht bedienbar und kann auch von Kindern manipuliert werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Der Mittelsitz hinten eignet sich auch nach den

2,7 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Vitara 76 Prozent erzielen. Die Vorderkante der Front sowie der Bereich der A-Säulen sind nicht ausreichend entschärft, der mittlere Bereich der Motorhaube zeigte sich dagegen recht

nachgiebig. Ein Notbremsassistent samt Personenerkennung ist serienmäßig an Bord.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid mit Allradantrieb und Handschaltung liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 175 g pro km, die 25 von 60 Punkte einbringt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei hohen 8,0 l pro 100 km. Bei moderatem Tempo kann man den Vitara also recht sparsam fahren, auf der Autobahn und bei hoher Last bringt das Hybridsystem nicht mehr viel, da wäre ein Diesel die bessere Wahl. Dennoch sieht man im Vergleich die Weiterentwicklung: Vor zwei Jahren hat ein Vitara mit dem kleineren, mittlerweile nicht mehr erhältlichen Einliter-Motor und nur 111 PS im Ecotest noch einen halben Liter mehr verbraucht.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid sind weitgehend gering, allerdings ergibt sich ein erhöhter CO-Ausstoß im Autobahn-Zyklus. Auch ist der Partikelaustritt nicht so niedrig, wie man das angesichts der Reinigung durch einen Otto-Partikelfilter erwarten würde.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 31.200 Euro ist unsere getestete Variante für ein Kleinwagen-SUV teuer, trotz der guten serienmäßigen Ausstattung. Für dieses Geld dürfte man schon etwas mehr Materialqualität und eine insgesamt bessere Wertigkeit erwarten.

⊕ Gerade bei den Assistenten lässt sich Suzuki nicht lumpen und packt eine Menge in den Vitara Comfort+. Der Komfortbereich beispielsweise mit Klimaautomatik und Sitzheizung ist auch abgedeckt. Überhaupt kann man für das getestete Modell neben der Lackierung praktisch keine Extras ab Werk bestellen. Ein paar Dinge wie eine Anhängerkupplung sind beim Händler nachrüstbar. Die Haftpflichtversicherung ist sehr günstig, auch die Kasko-Absicherung immer noch im moderaten Bereich. Die Kfz-Steuer beträgt recht bescheidene 105 Euro pro Jahr. Suzuki gibt drei Jahre Garantie bis maximal 100.000 Kilometer, welche sich auf bis zu sechs Jahre und 150.000 Kilometer verlängern lässt.

Verbrauch

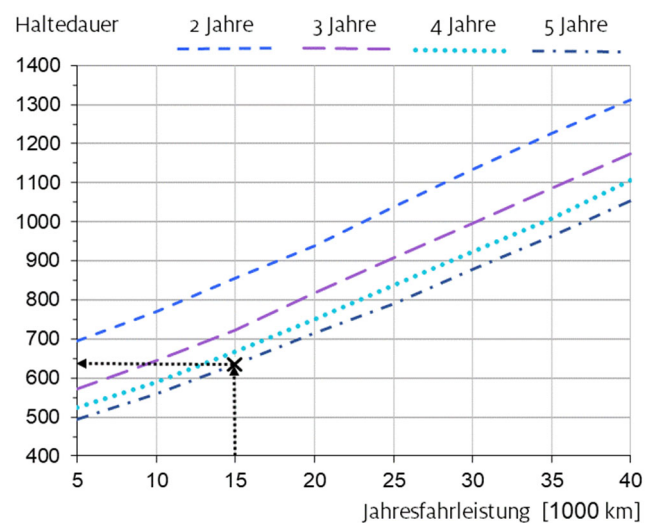
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Beides kostet wertvolle Punkte, so dass es am Ende nur zu 42 von 50 Punkten reicht. Zusammen mit den CO₂-Zählern landet der Vitara letztlich bei 67 Punkten und somit bei drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 634 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Club
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1373
Leistung [kW (PS)]	95 (129)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	235/2000
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	104/121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	81
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	560
Preis [Euro]	25.450

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.373 ccm
Leistung	95 kW/129 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	235 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	111 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R 17V
Länge/Breite/Höhe	4.170/1.775/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.240/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375/1.120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Ungarn, Esztergom

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,7/11,0/13,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,8/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	151 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.276/494 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/755/1.280 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	136 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	634 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	105 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20		
Basispreis Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Comfort+ ALLGRIP	31.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	558 Euro (im Zubehör, inkl. E-Satz)
Metalllackierung	ab 550 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	3,6	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	3,5
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,3
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Multimedia/Konnektivität	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,8	Schadstoffe	1,8
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	3,2		

Stand: September 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.